

هماری ریلین



نہرو ہال پشکالیر

ہماری ریلیں

جگجیت سنگھ

کارٹون : احمد

سر، بالکنڈر عرش سیانی



پنشنل بک ٹرسٹ، انڈیا نئی دہلی

دسمبر ۱۹۷۱ء (اگر اپنیا ۱۸۹۳)

© جگجیت سنگھ ۱۹۷۱

قیمت 1-50

تعداد
ریلوں اور ڈکے ٹکڑی کے ساتھ



THE STORY OF OUR RAILWAYS (URDU)

ڈاکٹر پنشنل بک ٹرسٹ، انڈیا — ہ لے گرین پارک نئی دہلی نے
شوچی پرائیویٹ لیمیٹڈ نئی دہلی میں چھوڑ کر شائع کیا۔



ریلیں کیوں؟

ریلوں سے انجنوں سے بہت پہلے بھی تھیں۔ جب یہ پتہ چلا کہ ٹرودی سڑک کی نسبت
ساتھ سفر سے راستے پر زیادہ ہماری سامان لے جایا جاسکتا ہے تو کھڑے کی گاڑیوں کے ماکوں نے
کھڑی کی پٹری بنائی جس پر کھڑے کی گاڑیوں کو گھڑے کیٹے تھے۔
سب سے پہلے ریل کے انجن بھاپ سے چلتے تھے۔ اس کا سب کو پتہ ہے کہ اسکاٹ لینڈ کے
بریسٹنجز جہز روات کو اسٹر انجن کے ایجاد کرنے کا خیال اس وقت پیدا ہوا جب وہ ابھی ایک
بھی تھا اور اس نے پانی کی دھبھی کو دیکھا کہ اس کا دھکنا بھاپ کی طاقت سے اڑ کر کواٹھ رہا تھا۔
آج کل تو یہ خیال کرنا بھی مشکل ہے کہ ریلیں کسی نہیں جہان کے اس قدر عادی ہو چکے
ہیں کہ ہم انہیں ایسے ہی قدرتی سمجھتے ہیں جیسے مائیں لینے کے لیے ہوا یا برقی ڈیموسال بنوے
کہ ریلوں کا نام و نشان تک نہ تھا، ابھی ریلوں میں جہاں ریلیں ایجاد ہوئیں ۱۸۲۵ تک ریلیں بنی شروع
نہیں ہوئی تھیں۔

پچھلے ڈیڑھ سو سال میں ریلیں بہت زیادہ پھیل گئی ہیں تمام ملکوں کی ریلوں کی مجموعی لمبائی تقریباً
۱۰۰۰۰۰ کلومیٹر سے بھی زیادہ ہے۔ امریکن خلا بازوں نے جو ایک چاند پر اترے تھے جو فاصلہ
لے کیا تھا یہ فاصلہ اس سے بھی بہت زیادہ ہے۔

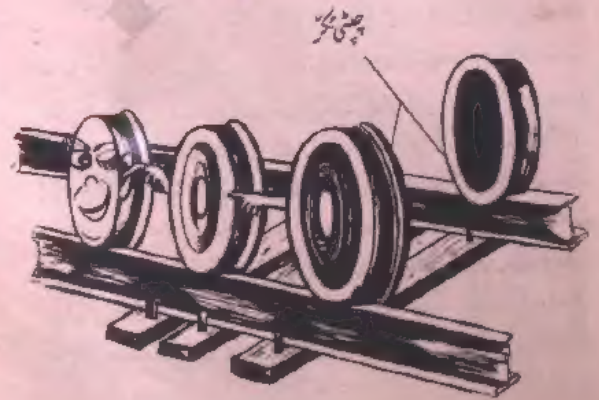


ریل کی پٹری کی مجموعی لمبائی خلا بازوں کے
لے کر وہ فاصلے سے زیادہ ہے۔

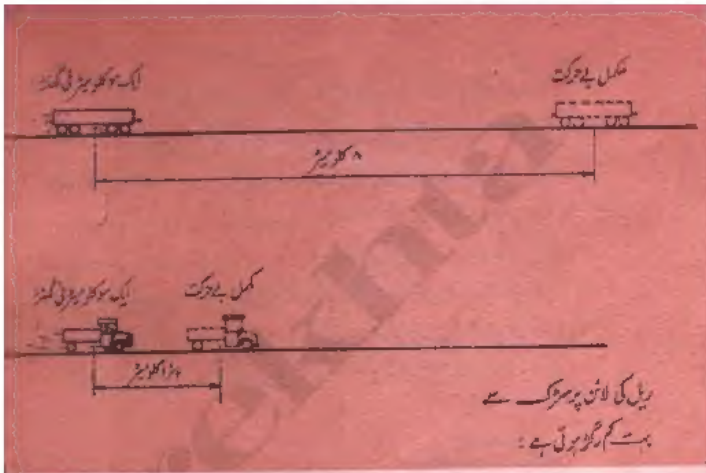
امریکی خلا باز حال ہی میں چاند پر اترے تھے، دنیا کی تمام ریلیں مائیں مہر میں جتنا فاصلہ
لے کر رہی ہیں وہ اس فاصلہ سے زیادہ ہے جو پلوٹان سے سطح تک آئے اور جانے کا فاصلہ
ہے۔ پلوٹان نظام شمسی کا وہ ستارہ ہے جو مائیں سے سب سے زیادہ دور ہے۔
ریلوں کے اس قدر جلد پھیل جانے کی وجہ یہ ہے کہ یہ زمین پر سستے کے نسبتاً زیادہ
آمد و رفت چلتا کرتی ہیں۔

اس سستے پتے کی وجہ پتوں اور پٹری کی وہ جہم ہے جو ریلیں استعمال کرتی ہیں۔
پتوں کے ارد گرد ایک پٹی لکڑی ہوئی ہے۔ ان کے اندر ایک چکر ہوتا ہے جو گاڑیوں کے
پٹری پر چلتے ہیں۔ اس کا ریل سے اور اس وجہ سے کہ ریل کی پٹری
بالکل سیدھی اور صاف ہوئی ہے پتوں اور پٹری میں رگڑ اس سے بہت کم ہوتی ہے
جتنی کہ ٹرک کے ریل ٹائر اور سڑک میں۔ اگر ایک ریل گاڑی کو صاف پٹری پر ایک سو

کلو میٹر کی رفتار سے چلایا جائے تو رکنے سے پہلے وہ کہے کہ آٹھ کلو میٹر پہنچ رہی ہے اس کے
تفاح بھرے اگر سرکس پر ایک ٹرک کو ای رفتار سے چلایا جائے تو وہ ڈیڑھ کلو میٹر تک پہنچ کر وہی رکنے
جائے گا۔ ریل گاڑی کے پہلوں اور پہلی ریل کے کہے کہ رگڑ اور پہلوں میں از خود صفائی سے چپے رہنے کی
خاصیت سکھائی ہے کہ ریل گاڑی بہت زیادہ وزن ڈھک سکتی ہے اور کہے کہ طاقت صرف ہوگی
اس سلسلے میں اٹھ کوئی بار برداری کا ذریعہ اس کا مقابلہ نہیں کر سکتا۔ اسی وجہ سے کو ریل گاڑیاں
ٹرکوں سے بہت بھاری بوجھ پہنچتی ہیں لیکن ایندھن بہت کم استعمال ہوتا ہے۔ ۱۹۶۲-۶۵
میں بار برداری کے دوسرے ذرائع تھے، بلیوں سے آٹھ گنا ایندھن استعمال کیا تھا اور بار
برداری کی مقدار ریلوں سے ہاکے برابر تھی۔



اس کے علاوہ سامان لے جانے کے دوسرے ذرائع کے واسطے آٹھ ہی سامان لے جانے
کے لیے جتنا ریلوں سے جاتی ریلوں سے لوگ زیادہ آدمی دیکھا رہیں۔ یہ بات بالکل صاف
ہے کہ ریلوں سے سستا کوئی ذریعہ بار برداری نہیں ہے۔ چونکہ ریلوں اتنی بڑی کفایت کا ذریعہ
تھیں اسی لیے صنعتی انقلاب نے تیزی سے ترقی کی۔ اسٹیم انجن کی ایجاد کے ساتھ انگلستان
میں صنعتی انقلاب تقریباً ڈیڑھ سو سال پہلے شروع ہوا۔ اس ایجاد سے اس ملک نے اتنی
طاقت اور دولت، پالی کہ ہندوستان اور دنیا کے بہت بڑے حصے پر ان کا غلبہ
ہو گیا۔ ایسا معلوم ہوتا تھا کہ آٹھ گنا انگریزوں کو لاکھوں ہی بے جان غلاموں کی ایک
فوج حاصل ہو گئی ہے جو اس کے لیے اپنا خون پسینہ ایک کرتے تھے اور جنہیں دیکھ
کھانا پڑتا تھا اور نہ کچھ پہننے کو دینا ہوتا تھا۔ ۱۰۰ ہاوس پاؤں کے ایک اسٹیم انجن میں

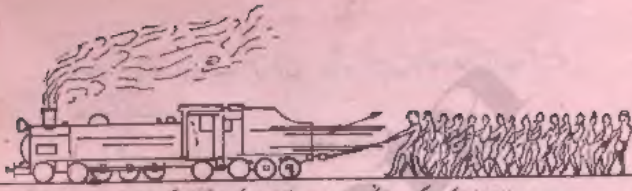
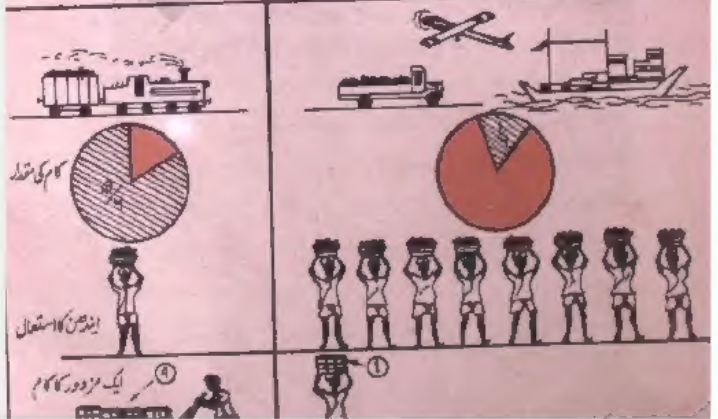


۱۰۰۰ آدمی کی طاقت ہوتی ہے۔ اس طرح دس لاکھ آدمیوں کا کام صرف ایک سو اسیٹھ
انجنوں سے ہو سکتا ہے۔

شروع شروع میں ان مشینی غلاموں یعنی انجنوں نے کاسے "اڈھنے" کی دستکاریوں
کو نبھالا۔ زیادہ سامان تیار کرنے کے لیے ٹیکسٹائل کو زیادہ کچا مالے جانے کی ضرورت پڑی۔ اس
ہی طرح تیار شدہ مال کو شپ کے لیے منڈیوں میں لے جانا پڑا۔ اس لیے ٹیکسٹائل سے مال
لے جانے یا ٹیکسٹائل تک مال پہنچانے کے لیے سستے اور اچھے طریقہ کار کی ضرورت محسوس
ہوئی۔ اس موقع پر ریلوں کا ظہور ہوا۔ ان کے آتے سے انسانی تہذیب کو بڑی ترقی ملی۔

زمینی، ہوائی اور بحری ٹرانسپورٹ

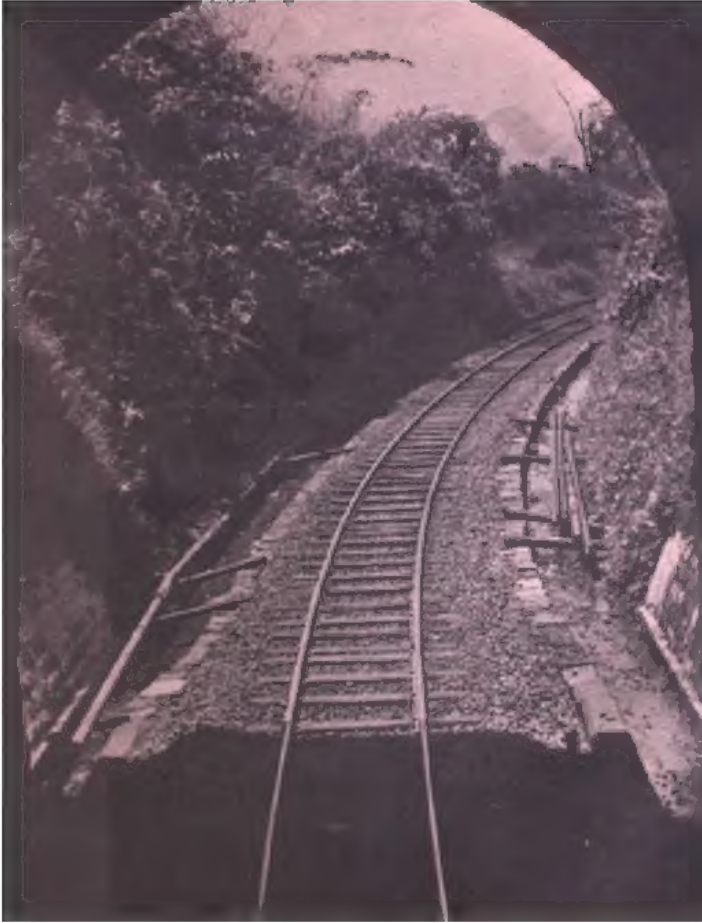
ریلی ٹرانسپورٹ



۵۰۰ باؤں پادر کا ایک انجن ۱۰۰۰۰ آدمیوں کی طاقت سے برابر ہے

ریلوں کے ذریعے معدنیات کے پہاڑوں کے پہاڑوں کو منڈی اور کچی دھاتیں قابل استعمال
مکانوں پر لے جاتی جا سکتی ہیں۔ اس لیے ریلوں کو اس کے کارخانوں اور کچی گھروں کی صنعتوں کا
موجب بن گئیں۔ صنعتیں بیسویں صدی کے پہلے نصف سے تھے میں نہایت ضروری صنعتیں تھیں۔

ہم اب بھی سمجھتے ہیں کہ دنیا میں وہی ملک امیر تر رہا ہے جو زیادہ سے زیادہ اسباب
اور کچی پیدا کر سکے۔ یہ قدرتی بات تھی کہ ہر سب سے زیادہ کے بعد اس ملک کی تعمیر و ترقی کی تو
اس سے سب سے زیادہ اور اسباب، بجلی اور ریلوں پر دیا۔ ریلوں کے بغیر اسباب اور کچی کی
صنعتیں ترقی پذیر نہیں ہو سکتی تھیں اور یہ نہ ہوتا تو ہندوستان صنعتی طور پر بہت پیچھے رہ جاتا۔



ریلوے لائن اور ہارہ رواری

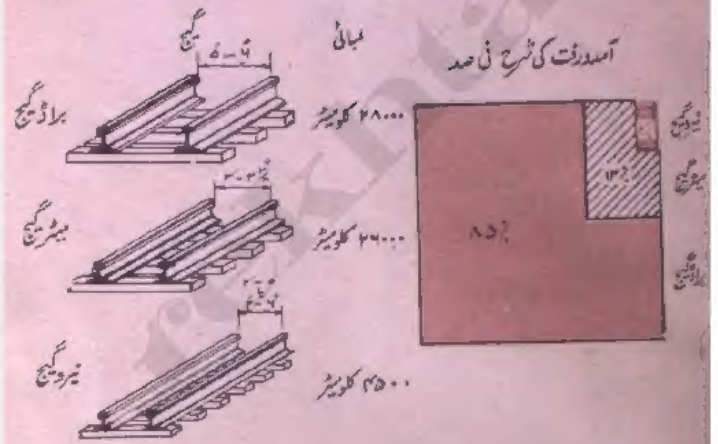
سولنے ہارہ کی چوٹی چھوٹی پہاڑیوں اور غیر ترقی یافتہ علاقوں کے ہندوستان میں تقریباً ہر مقام ریلوے لائن سے زیادہ سے زیادہ ۲۰ کلومیٹر دور ہے۔ اگر آپ مشرقی پاکستان کی سرحد کے نزدیک آخری ریلوے اسٹیشن امت سہ سے ریل میں بیٹھیں تو مشرق میں کلکتہ، جنوب میں داس گامی اور مغرب میں بھی تک جا سکتے ہیں۔ ریلوں کا سارے ملک میں جال بچینا ضروری ہے کیونکہ وہ ایک جدید سماج کا ایک ضروری حصہ ہیں۔ آپ کسی شہن میں سڑ کریں تو جکشن اسٹیشن پر آپ کو گاڑی تبدیل بھی کرنی پڑ سکتی ہے اس لیے کہ جس گاڑی میں آپ سوار ہیں وہ وہاں تک نہ جاتی ہو جہاں آپ جا رہے ہوں۔ لیکن بعض اوقات ریلوے لائن کی چوڑائی کی وجہ سے بھی ایسا کرنا پڑتا ہے۔ اس صورت میں آپ کو دوسری گاڑی پر بڑنی ہے کیونکہ کوئی گاڑی مختلف چوڑائی کی لائن پر نہیں چل سکتی۔

جاری ریلوں کے تین قسم کی چوڑائیوں کے لیے ہیں۔ سب سے چوڑا راستہ جو ۱۶۹۸ میٹر چوڑا ہوتا ہے براڈ گج کہلاتا ہے۔ اس کے بعد میٹر گج ہے جس کی چوڑائی صرف ایک میٹر ہے۔ سب سے چھوٹا ۷۶۱ میٹر یا ۷۶۴ میٹر چوڑا ہوتا ہے۔ اسے تنگ گج یعنی narrow gauge کہتے ہیں زیادہ تر ریلوے



نیرنگ یا چھوٹی لائن کا یہ بڑا فائدہ ہے کہ تنگ پھاڑوں اور پہاڑی علاقوں میں بہت کم چٹانوں کو کاٹنے، سرنگیں بنانے، پستوں اور نیچوں کی ضرورت ہوتی ہے کیونکہ ان جتنی چوڑی ہوگی اتنا ہی زیادہ سامان لے جایا جاسکے گا۔ چوڑی لائن پر گاڑی دیڑھ

ریلو سے لائن کی تین مختلف چوڑائیاں



انہیں براد گج یا میٹر گج میں ہیں۔ ہندوستان کی ریلوے لائنوں کی کل لمبائی ۵۸۵۰۰ کلومیٹر ہے جس میں سے ۲۸۰۰۰ کلومیٹر براد گج ہے اور ۲۶۰۰۰ میٹر گج اور صرف ۴۵۰۰ کلومیٹر نیرنگ گج ہیں۔ اگرچہ براد گج اور میٹر گج کی لمبائی کلومیٹروں میں قریب برابر ہے۔ لیکن سامان اور سافٹ کی ۸۵ فی صد آمدورفت براد گج کے ذریعے ہی ہوتی ہے۔ چھوٹی یا Narrow gauge پر صرف ۲ فی صد کی آمدورفت ہوتی ہے۔

فہرست ۱

ہندوستانی ریلوں میں انجنوں کی تعداد

پہلی سالانہ رپورٹ	دہائی کی رپورٹ	چھٹی سالانہ رپورٹ	انجن
۱۹۶۸	۱۹۶۳	۱۹۶۶	۱۹۶۸
۱۹۶۳	۱۹۶۸	۱۹۶۶	۱۹۶۳
۱۹۶۸	۱۹۶۳	۱۹۶۶	۱۹۶۸

اگلے دس سال میں ہمیں اس قدر کہ ہم ڈیڑھ اونیس کے انجنوں
ہندوستان میں بنا ہوا ایک اونیس سے چلنے والا اونیس

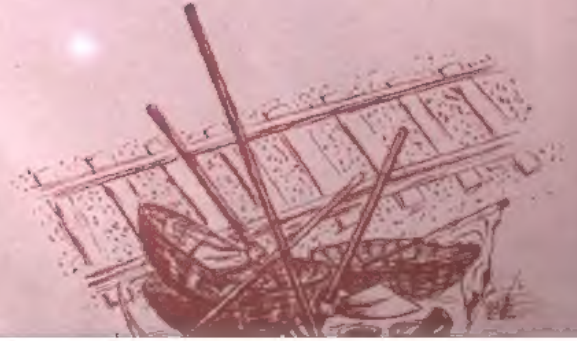


انجن میں آگ جلائی جا رہی ہے

پتھر چل سکتی ہے اور سفر زیادہ آرام دہ ہو سکتا ہے۔ ہماری لائنوں پر جو انجن چلتے ہیں
ان میں زیادہ تر اسٹیم انجن ہوتے ہیں اور کوئلے کا استعمال کرتے ہیں۔ دو قسمیں اور بھی
انجنوں کی ہیں جو ڈیڑھ اونیس سے چلتے ہیں۔



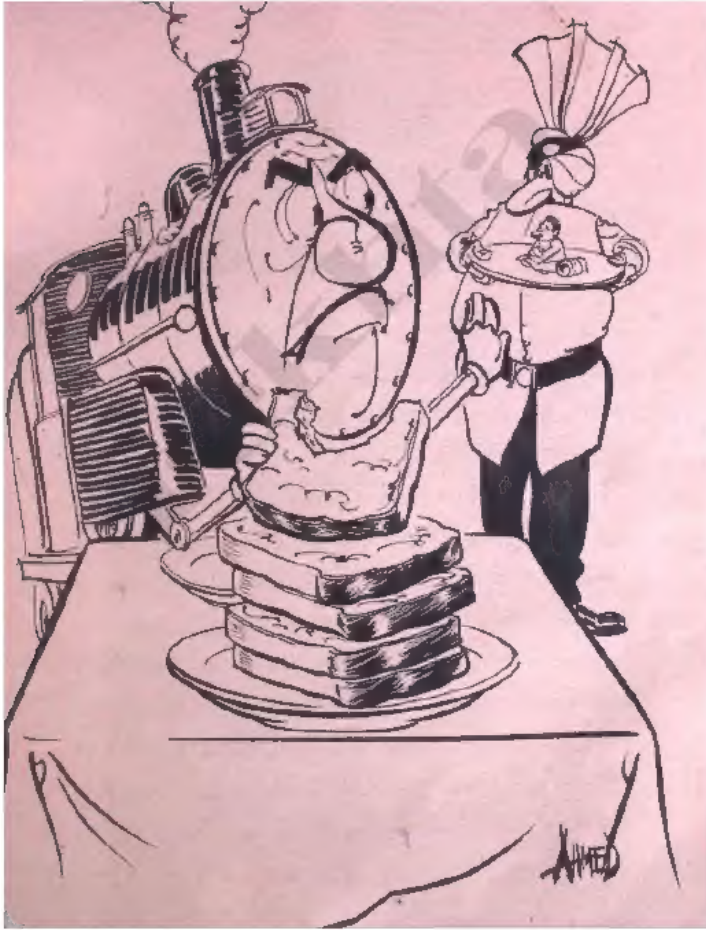
کی تعداد میں اضافہ کر سکیں گے کیونکہ یہ اسٹیم انجنوں سے بہت زیادہ کفایتی
ہے۔ ان سے زیادہ کام لیا جا سکتا ہے اور زیادہ مدت تک زیادہ تیز چلا سکتے ہیں۔
اور پانی دینے یا کوئلہ دینے کی وہ رکاوٹیں ان میں نہیں ہوتیں جو اسٹیم انجنوں میں ہوتی ہیں۔
ہندوستانی ریلوں کو برید تر بنانے کے پروگرام میں اسٹیم انجنوں کو ڈیزل یا بجلی کے انجنوں
سے بدل دینے کا پروگرام شامل ہے۔ چوتھے باب میں ہم دیکھیں گے کہ ہندوستانی ریلوں نے
بہت سی مقامات پر شہر کی سڑکوں اور لیے راستوں کو بہت چرید بنا دیا ہے۔



▲ چرڈ گیسٹوئی میں آمد و رفت آسمانی ذمہ پر

▼ تاج کسپری





ریلوے آمدورفت اور قومی معیشت

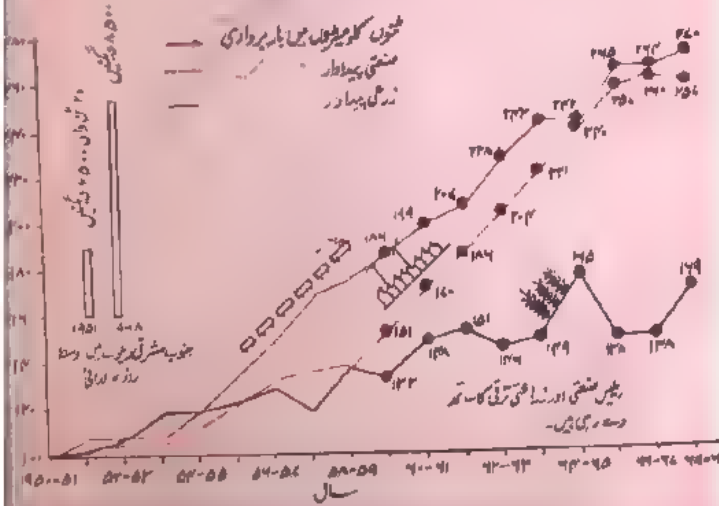
جب آپ ریل میں بہ حیثیت مسافر سفر کرتے ہیں تو آپ ریلوں کی خدمات کا ایک بہت
 مختصر جائزہ دیکھتے ہیں۔ ریل ڈیپارٹمنٹ مندرجہ ذیل ریل کے ایک ڈسٹرکٹ کے لیے
 اور اوپر ریلوں کا کام ایک رالی کے ہمارے قومی میں یہ ہر ت کے ہمارے ہوتا ہے۔ سطح پر
 تو ہم کو مسافروں کا آنا جانا ہی نظر آتا ہے لیکن حقیقت میں لا تعداد سامان کا ڈھونڈنا ہی بہت بڑا
 کام ہے۔ مسافروں کی آمدورفت کی آمدنی نہیں بلکہ سامان کا لانا اور لے جانا ہی ریلوں کے لیے
 نعمت ہے اور اس سے زیادہ آمدنی ہوتی ہے جو قومی کفایت کے لیے بہت ضروری ہے۔
 ہندوستان میں ریلوں کی مالک حکومت ہے لیکن دوسرے ملکوں میں شطرنج امریکی
 ہمیں بالعموم ہلائو بیٹھ چکیوں کی ملکیت ہوتی ہے۔ چونکہ سامان کا لانا اور لے جانا
 زیادہ فائدہ مند ہوتا ہے یہ کمپنیاں مسافروں کے سفر کی حوصلہ افزائی نہیں کرتیں۔ قانونی
 انجمن مسافروں کا لانا اور لے جانا ضروری ہے لیکن وہ اس سفر کو جس قدر بھی کم کام
 بنا سکتی ہیں بناتی ہیں تاکہ سامان ڈھونڈنے کے زیادہ منافع بخش کام پر زیادہ توجہ کر سکیں۔
 اس بات میں انصاف نظر نہیں آتا لیکن ہر اچھی ریل روڈ کیسی کے مالک کے لیے

تہذیب کے اعتبار سے ہر بات حق اور انصاف ہے۔ اگر وہ اپنی تہذیب کے شعبے میں نتائج نہیں کا سکتا تو وہ اسے گمراہی و گمراہی کر کے کی بجائے بد کر دے گا۔ اگر قانون اس کی مخالفت کرے اور نظام کرے کہ وہ اپنا کام جاری رکھے تو وہ بھی نظام کر سکتا ہے کہ دیکھیں سالوں کو نہیں بلکہ سالانہ مجموعے کے لیے ایجاد کی گئی تھیں۔ ہم پہلے اب میں دیکھ چکے ہیں کہ زمانہ سالانہ کو مستحضر رکھتے ہوئے سے لے جاتے کا ذریعہ صرف نہیں ہی ہے۔ ان کے بغیر صنعتی انقلاب نہیں آسکتا تھا۔ جب آبادی کے بعد ہندوستان نے اپنی معاشی ترقی کا پلان بنایا تو وہ ضروری تھا کہ دیوں پر غماص قریب کی جاتی۔

ہندوستانی دیوں نے ملک کی معی میں مرکزی پارٹ ادا کیا ہے۔ جنوب مشرقی علاقے میں اس بات کی ترقی کے ساتھ ہی دیوں میں بھی ترقی ہوئی ہے۔ دوسرے اور تیسرے دنیا کے ممالکوں میں انہیں کی ترقی کو پہلے دیکھنے کی ترجیح دی گئی تھی۔ وہ کہلا اور وسطانی میں دوسرے ممالک کے کارخانے قائم کیے گئے۔ اور پھر پورے پورے پورے کے دو پورے کارخانوں کے کام کرنے کی طاقت دو گنی کر دی گئی۔ اس سے جنوب مشرقی دیوں میں بڑی ترقی ہوئی ہے۔ ان کارخانوں کی ترقی سے پہلے مال گاڑیوں کے ۲۵۰۰ ڈیڑھ دہانہ لادے جاتے تھے۔ اب ہم روزانہ ۸۵۰۰ ڈیڑھ لادتے ہیں۔ اس سے انہیں صاف معلوم ہو جائے گا کہ جنوب مشرقی دیوں سے انہیں کی پیداوار کے ساتھ ساتھ کس قدر ترقی پذیر ہوئی ہے۔

یہ بات مجموعی حیثیت سے تمام ہندوستانی دیوں کے متعلق بھی درست ہے۔ دیوں کی ترقی کلی ترقی کا ایک ضروری جزو رہا ہے۔ ۱۹۵۰-۵۱ میں

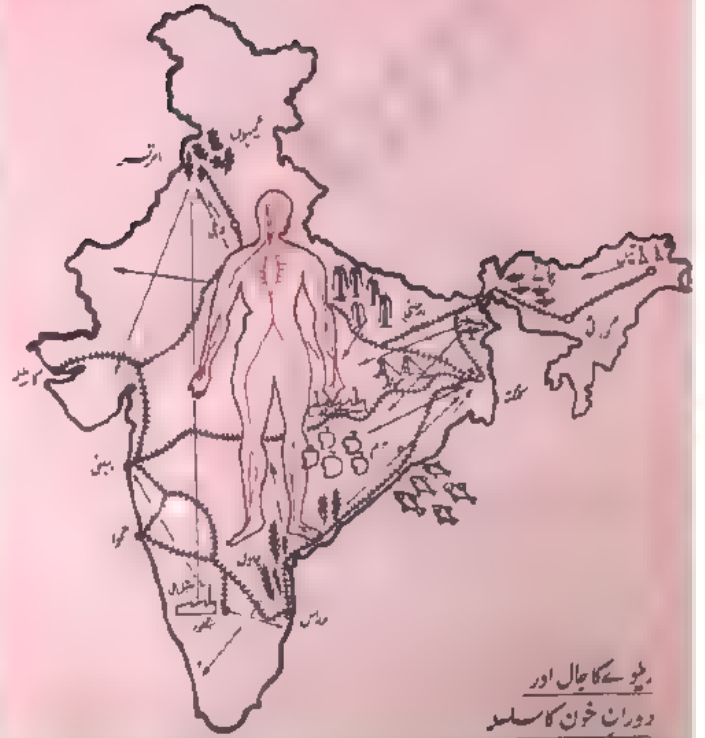
ہندوستانی دیوں پر ۴۴ ارب فن کو میٹر ملے جایا گیا۔ (۱) کو میٹر کا مطلب ہے سامان کی ٹیوں میں مقلد کو ملنے کو میٹر مل کا حاصل ضرب سامان ملے جایا جائے گا ۱۹۹۵-۹۸ میں بھی بڑھ کر ۱۹ ارب فن کو میٹر ہو گیا۔ گویا سترہ سال میں ۷۰۰ فی مری کا اضافہ ہوا۔ (۲) ۱۱۹ (۱۰۰) اگر ترقی کے لیے کو دیکھ کر انہیں پتہ چلے گا کہ دیوں نے ترقی میں دولت اور صنعت کا کتنی اہمی طرح ساتھ دیا ہے۔



اس نکتے میں سائنس پیدوار یا رہوں سے جتنا سامان ڈھوپ اس کا حساب
۱۹۵۰ء کی پیدوار کی نسبت فی صدی سے لگایا گیا ہے چنانچہ ۱۹۵۵ء میں صنعتی پیداوار
۱۹۵۰ء کی نسبت ۵۷ فی صدی بڑھی۔ زری پیدوار ۶۹ فی صدی اور ریلوے کی پار پیدوار
۷۰ فی صدی۔ اس سے ظاہر ہوتا ہے کہ ریلوں نے قومی معاشیات کے دوسرے شعبوں
کا کس طرح ساتھ دیا ہے۔

اگر صنعت اور نہایت ترقی مقصود ہو تو ریلوں میں گاہ گاہ توسیع ضروری
ہے۔ ریلوے ٹرینوں کی مثال انسانی جسم میں خون کے وهن سے دی جاسکتی ہے۔
اس سے قومی معاشیات کو ایک جگہ سے دوسری جگہ مال سے جا کر زندگی بخشی جاتی ہے جس
پر جم میں خون کی گردش قسمت ہو جاتے سے طرح طرح کی۔ چارواں پیداوار
ہے۔ ہر طرح کی مال اور معاشی کمزوریوں تک میں ریلوے ٹرینوں کے کمزور ہو
جاتے سے پیدا ہوتی ہیں۔ زیادہ مال کی ٹھیکل قوتی کے باوجود نہ صرف ہندوستان میں
بلکہ دنیا کے دوسرے ممالک میں بھی یہی مسئلہ قائم رہی ہیں جس جرمہ تر جانا تو ضروری
ہے کہ یہاں کہیں بھی وہ پٹائی یا از کار رفت ثابت نہیں ہوتیں۔

جاپان، جرمنی، روس، امریکہ اور برطانیہ جیسے ترقی یافتہ ممالک بھی انہیں
دک نہیں کر سکے۔ ان ملکوں کے شہریوں نے ان کو جرمہ تر بنائے نہایت خرچ کیا ہے۔



ریلوے کا جال اور
دوران خون کا سلسلہ

۲۔ ہو۔ جہاں ہی ایک گاڑی سڑاق سے اسٹیشن پہنچ جاتی ہے اس کی آمد کی اطلاع اسٹیشن
 کو دے دی جاتی ہے تاکہ اگلی گاڑی اسٹیشن ب کی طرف روانہ ہو سکے دو اسٹیشنوں کے درمیان
 کے درمیان سڑاق میں ٹکر ہو سکتے ہیں یا کسی کی یہ حالتی تیسری ضروری ہے ایک دوسرے کے
 آگے پیچھے جاتی ہوئی گاڑیوں کو اپنے فاصلے پر رکھنا ضروری ہے۔ پہلے یا بعد میں ہم پڑھیں گے
 کہ ریل میں شاہراہوں پر پہلے والے ٹرکوں سے زیادہ کثافت کشش ہوا کیونکہ ریل کی پٹری اور گاڑی
 والے پہیے میں بہت کم رگڑ ہوتی ہے لیکن دنیا کی اور چیزوں کی طرح اس کا نقصان بھی ہے۔
 پوری رفتار پر چلتی ہوئی گاڑی کو روک کر، موثریت زیادہ فاصلے پر رکھ دینے کی جاسکتی ہے۔ مگر
 گاڑیاں Absolute Block سسٹم کے ماتحت کام کرتی ہوں تو اسٹیشن و اورب کے درمیان



جدید گاڑیوں کی آمد و رفت ممکن نہیں۔ اس سسٹم انجین کے لیے رفتار پکڑنے اور ٹھہرنے کے لیے
 زیادہ وقت لگتا ہے اس لیے اسٹیشن و اورب کا درمیانی فاصلہ صرف تین یا چار کلومیٹر ہو جیسا
 کہ شہروں کے ارد گرد پہلے والی گاڑیوں میں، مگر اسے تو سیم انجین اپنی پوری رفتار پر چلا کر نہیں
 سکتا۔ کیونکہ جب ہی اسے ٹھہرانا ہوتا ہے، اسٹیشن سے پہلے والی Absolute Block سسٹم کی دو گاڑیوں
 کے درمیان دس منٹ سے کم کا وقفہ نہیں ہونا چاہیے۔ اس لیے شہر کی ذاتی گاڑیوں کے لیے
 یہ سہو ہے۔

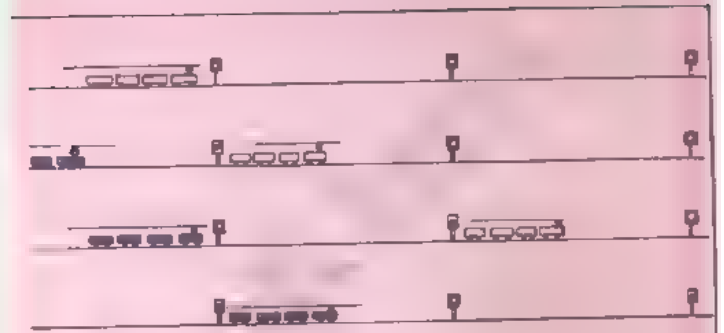
اس سسٹم کا عمل بھی سہو کران وائز پر ریل کی گاڑیوں چلائی جاتی ہیں۔ ریل کی گاڑیوں
 ایک پلیٹ فلام پر ہی سڑاق کی گھنٹی کی رفتار تک اپنی رفتار گھٹا کر چلا سکتی ہے۔ اگر فاصلہ
 اسٹیشن تین کلومیٹر دوہوں تو ریل کی گاڑی دو منٹ میں یہ فاصلہ طے کر سکتی ہے۔ اس لیے شہروں
 کے ارد گرد کی گاڑیوں کو بہتر بنانے کے لیے یہ سہو سہو بھی ہے کہ وہ ریل کی گاڑیاں چلائی جائیں۔
 ایک اور قدم اٹھانا بھی اس سسٹم میں ضروری ہے Absolute Block سسٹم میں اسٹیشن
 ب کے آدھے کو اسٹیشن و اورب اطلاع دینے کے لیے کہ اگلی گاڑی اسٹیشن سے روانہ ہو چکی ہے دو
 تین منٹ تک چلتے ہیں۔ خواہ ہر بات میں تیزی بھی ہو اور اطلاع فوراً ہی جائے۔ اس
 لیے گاڑیوں کی سروس کو تیز دیکھنے کے لیے آؤٹریک یا خود بخود کام کرنے والے سگنلوں کا انتظام
 بھی کارگر ہے۔ جو ہی گاڑی اسٹیشن ب پہنچتی ہے اسٹیشن و اورب خود بخود اطلاع پہنچ جاتی
 ہے۔

شہروں کے گرد اگر پہلے والی گاڑیوں کو ریل سے چلانا اور سسٹم کو خود بخود کام
 کرنے والی آؤٹریک بنانا ضروری ہے اس سے ہم گاڑیوں کی زیادہ آمد و رفت سے
 بھرپور ہو سکتے ہیں۔

یہی وہ مشہور راستہ ہے جس سے بنگال، اترپردیش کی کوئلے کی کانیں، اور نپال کے کارخانوں کا مال شمالی ہندوستان کو جاتا ہے۔ اس پر ہر روز دوڑوں لوٹ چالیں ماں گاڑیاں اور سات سواری گاڑیاں چلتی ہیں۔ کچھ وقت ریلوے لائن کی نگہداشت اور مرمت کے لیے بھی وقف کرنا ضروری ہے۔ گاڑیوں کی یہ تعداد بہت زیادہ ہے۔ گرانٹ کارڈ کے ہر مقام سے ہر دس منٹ کے بعد ایک گاڑی جاتی ہے۔ جہاں تک بجے کے علم ہے شاہراہی ریلوے لائنوں میں جتنی بھیڑاں ہر سہ دنیا میں کسی جگہ نہیں۔

» گاڑیوں کی آمدورفت: قاعدہ رکھنے کے لیے اور وقت بچانے کے لیے ریلوے لائن کی مرمت ٹیپنگ مشین کے ذریعے کی جاتی ہے۔ اگر پار گھٹنے کا وقت ڈھلے قریب چلتی ہے۔ ریلوے لائن کی مرمت کے لیے گاڑی کو عامی طور پر دو کھیلے والوں کی اصطلاح میں 'پنک' کہتے ہیں۔

ٹان ٹیپنگ مشین



آؤٹریک بڈا کسٹم

حال میں کلکتہ کی لڑائی ریل کے پورے سلسلے کو اس طرح چھوڑ دیا گیا ہے۔ صوبہ شہروں کے گرد چلتے والی گاڑیاں ہی جلد جلد رطابہ نہیں ہوتیں۔ بی لائنوں کے جن تھری پریسی قریب قریب ہیں۔ اس قسم کا بی لائن کا ایک معزز گوشہ بریلیا سٹیشن ملے گا ہے جو مشرقی ریلوے کے گرینڈ کارڈیشن کے نام سے مشہور ہے۔

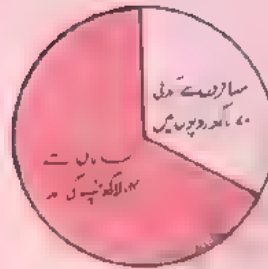


ریلوے بجٹ

ہندوستانی ریلوں کی مالک سرکار ہے۔ ریلوے ملک کا سب سے بڑا کاروبار ہے اتنے بڑے کاروبار سے یہ امید کی جاتی ہے کہ وہ اپنا خرچ آپ ہی نکالے۔ ٹیکس گذر اس کے لیے اس طرح پیسہ نہیں وے سکتا جیسا کہ فرنچ پولیس یا قانونی امور کے لیے دیتا ہے۔ ریلوے کو اس دہر داری صاف رکھنے کے لیے ریلوے بجٹ عام بجٹ سے الگ رکھا گیا ہے۔

ہر سال ریلوے سٹری پاریمینٹ میں ریلوے بجٹ پیش کرتا ہے اور اس کے کچھ دن بعد وزیر خزانہ عام بجٹ پیش کرتا ہے۔ ریلوے بجٹ کی خاص بات یہ ہوتی ہے پچھلے سال کا حساب اور اگلے سال کے لیے آمد و خرچ کا اندازہ۔ سب سے بڑا سوال یہ ہوتا ہے کہ ریلوں اپنا خرچ نکال سکیں یا نہیں۔

۶۶-۱۹۶۵ سے پہلے ہاری ریلوں، ہاری و امید پوری کرتی تھیں۔ ۱۹۶۵-۶۶ سے پہلے ہر سال اپنے سارے خرچ پورے کرنے کے بعد مختصر یا بہت سب سے



ہندوستان ریلوں کی درآمد آمدنی

ریلوے کے ان حق کو نکلی سے کام کرنے کے قابل بنائے اور خود چھوڑ کام کرنے واسطے ملک کے سب سے بڑے کاروبار میں سے ہے۔ ہر سال اس طرح کی اصلاحات پر ریلوے کو بہت زیادہ خرچ کرنا پڑتا ہے۔ یہی وجہ ہے کہ ریلوے کا منکسر سب سے بڑا قومی کاروباری ادارہ ہے جس پر ۲۰۰۰ کروڑ کی فائٹ لگی ہوئی ہے اور جس میں ۶۸-۱۹۶۷ میں ۱۳ لاکھ چھ ہزار آدمی کام کرتے تھے۔

ہندوستانی ریلوں کے پاس ۱۱۹۰۰ ریلوے انجن ہیں۔ ۳۳۸۰۰ مسافر گاڑیوں کے ٹیپے اور ۳۷۸۰۰ مسافروں کی دھنکیں ہیں۔ روزانہ ۱۰۰۰ گاڑیاں چلتی ہیں جو ۷۰۰۰۰ ریلوے ٹیکسٹوں پر چھڑتی ہیں۔ ساتھ لاکھ مسافر ریلوں سے سفر کرتے ہیں۔ گویا آبادی کا ایکس فی صد سے بھی زیادہ۔ روزانہ ہادی ٹیکسٹوں، کارخانوں، کالوں، اور لکھوں دھنوں سے بچ لاکھ ٹن ماس دھن آرہے جاتا ہے۔

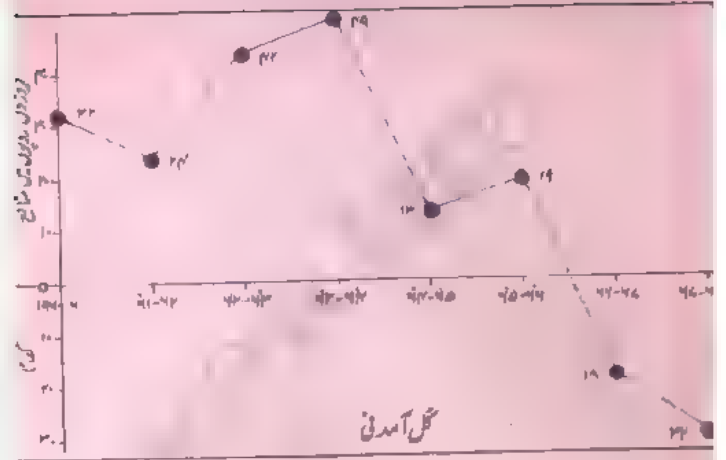
ہر روز ۳۰۰۰ دھنیں اوری جاتی ہیں اور ان سے مقدار آسانی ۱۰۰ کروڑ ریلوں کی ہوتی ہے۔ ۷۰۰ لاکھ روپے سازوں سے اور ۱۰۰ کروڑ روپے سالانہ کی نقل و حمل سے۔

۱۹۶۵ء کے بعد ہندوستان اور پاکستان کی لڑائی ہی تھا وجہ نہیں تھی جس سے
ریلوں کو نتائج نہیں پہنچا۔ ۱۹۶۶ء اور ۱۹۶۷ء کی گزیروں میں دو بار انتہائی خشک
سال ہوئے جس سے صنعتی اور زرعی پیداوار کم ہو گئی۔ حکومت کو چھٹے پانچ سالہ پلان کو
مکمل کرنا پڑا۔ یہ جاری برستی ہوئی معیشت کے لیے ایک مصیبت تھی۔ ماہرین اقتصادیات
کے قول کے مطابق صنعتی کروری آگئی۔ صنعتی پیداوار کی رفتار کم ہو گئی اور سارے
ملک میں بے روزگاری بڑھ گئی۔

صنعتی کروری کا ہندوستانی ریلوں پر براہ راست اثر ہے ہوا کہ کاروبار
میں کسی کے ہجرت آن کی آمدنی میں کمی آگئی۔ جب مال بھی تیار کم ہوتا ہو
تو ریلوں کو نہ جانے کے لیے کم دیئے گئے۔ میں پہلے بھی کہہ چکا ہوں کہ
سامان نہ جانے کی آمدنی ہی ریلوے کا بڑا ذریعہ آمدنی ہے۔ اس لیے
قدرتی طور پر ریلوں کو سخت نقصان پہنچا۔

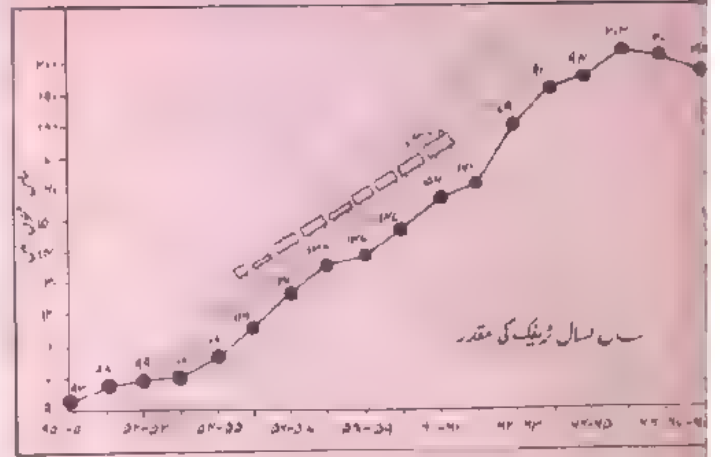
پچھلے تین پانچ سالہ پلانوں کی پندرہ سال کی مدت میں ۱۹۵۰ء سے ۱۹۶۵ء تک سامان
کی مقدار بڑھتی ہی رہی۔ ۱۹۶۵ء میں ریلوں نے ۲۰ کروڑ ۳۰ لاکھ ٹن مال ڈسویا جبکہ
۱۹۵۰ء میں اس کی مقدار صرف نو کروڑ ۱۰ لاکھ ٹن تھی۔ لیکن ۱۹۶۶ء میں صنعت
کی کروری اور پچھلے پلان کے اٹوار کی وجہ سے صرف تیس کروڑ دس لاکھ ٹن
مال ڈسویا گیا۔ ۱۹۶۵ء میں یہ ۱۹ کروڑ ساٹھ لاکھ ٹن رہ گیا۔ اس سے آمدنی میں
بہت کمی ہوئی ریلوے سے اب کوئی منافع آنا بند ہو گیا

تم یہ مزید چاہنا چاہو گے کہ ہماری ریلیں کب اپنا فروغ پورا کر سکیں گے
جاری کی۔ ۱۹۶۶ء میں کاروبار میں ترقی ہوئی اور ریلوں نے ۲۱ کروڑ ۶۵ لاکھ



بھی کافی نہیں لیکن اس کے بعد نہیں گھٹا ہوئے گا۔ جو یہ گھٹا زیادہ نہیں تھا۔
تھا تو نقصان ہی نفع تو نہیں تھا۔ ریلوے والوں کے لیے یہ بڑی برائی کی بات
تھی۔ آبادی کے بعد تقریباً تیس سال تک ہندوستان میں دنیا میں واحد ریلوں
تھیں جو پناہ فراہم کر رہی تھیں۔ آخر ۱۹۶۵ء میں اس ناگہانی غلط توقع بات کی
کیا وجہ ہے۔

۱۹۶۵ء کا سال ہماری پیشرفت میں بھی بڑا مفوس سال ہے۔ اس سال ہندو پاک
لڑائی ہوئی۔ اس کے بڑے ہماری اقتصادی نتائج پر آمد ہوئے اس نے سارے
ملک کی اقتصادیات پر اثر ڈالا۔



میں پچیس سال سے ایک کروڑ تین مزیں ملتا تھا لیکن اب بھی گھٹا تھا۔ ۱۹۶۵ء
میں بیوی کو اپنا صاحب بول کر کھانا کی امید ہے کیونکہ ملک کی معیشت بہتر ہو رہی ہے
رجس کو امید ہے کہ وہ مزید ۵۰ لاکھ فن مل سکیں گی۔ اگر وہ آٹا مل سکیں گی
تو وہ پھر ساٹھ مل آجائیں گی۔ یہ گوئی مولی ہاں نہیں اس کا انحصار زیادہ تر اس پر ہے
کہ ریل کے مزدور نے ریلے راستوں پر بڑی ہوائی سازوں کی تعداد سے مل رہے ہیں
کریبی دہلیں اپنا سامان ڈھولے کی طاقت کو کم نہ کریں۔

لڑائی اور پیلیں

۱۹۶۵ء کی ہندوستان اور پاکستان کی لڑائی کا ایک فوری میموریند جو کہ شمال مشرقی
برص ہمارے سامنے بھیجے گئے اور اسے ختم ہو گیا۔ اس سے قبل ہمارا کافی سامان شمال
بھل، آسام، نیفا، تریپورہ اور بنگالہ کو ان دور رسوں سے جاتا تھا ایک ریل سے اور
ایک مدینی رستے سے جو مشرقی پاکستان سے ہو کر جاتے تھے حکومت ہندوستان کا پاکستان
سے ایک تجارتی معاہدہ تھا جس کی نو سے شمال مشرقی علاقے کو ان راستوں سے
سامان بھیجا اور لایا جا سکتا تھا۔

۱۹۶۵ء میں پہلا فی کے یہ دوروں اسے ہندو بھگتے ہم مشرقی پاکستان کے
رستے پر سامان نہیں بھیج سکتے تھے۔ یٹ سن اور پوسٹ کی آمد اور اسے
بائل ہندو بھگتے شہر مشرقی علاقے سے سامان کے آنے کی نفاذ کا جاری رہنا
بھی ضروری تھا۔ ہندوستانی بیروں نے اپنے اہل نژاد رستے میں مصافحہ کی گنجائش
نہ لانے کا قوی نظام کیا لیکن یہ ایک بڑا مشکل مسئلہ تھا کیونکہ جاری ریٹوں
کا محدود راستہ پورے طور پر استعمال ہو رہا تھا اور مزید گنجائش نہیں تھی۔ بہت

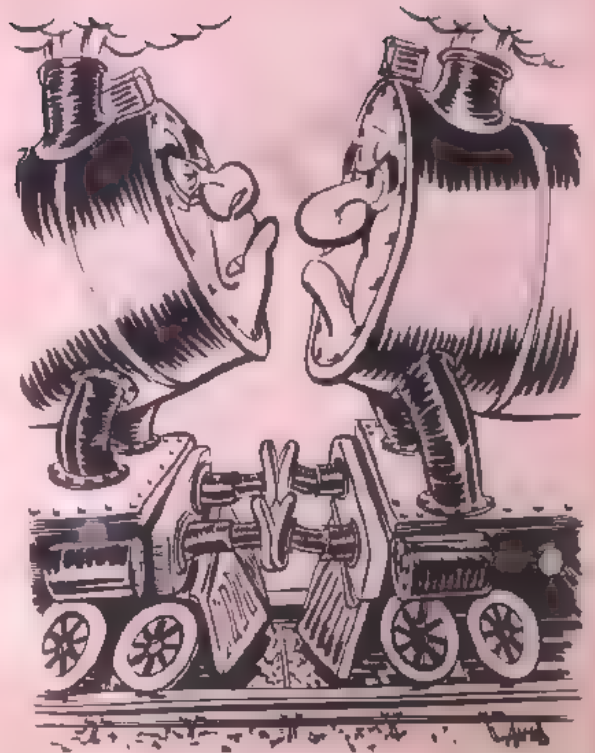
بڑا کام تھا۔ اس کے باوجود ہندوستان کے ریل کے کارکنوں نے ۲۲ خاص حالات میں سرگرمی دکھانے کے لیے شہر تھے۔ رات بھر میں اس کی کوئی گولہ نہ کھلایا۔ یہ انہوں نے کس طرح کیا؟ سامان مال گاڑی میں ڈیزل انجن سے لے جایں ۲۴ ہے سامان لے جاتے کے لیے زیادہ گاڑیوں کا ہولیا جانا ضروری ہے۔ زیادہ گاڑیوں کے لیے زیادہ انجن چاہئیں لیکن اتنے کم وقت میں اور انجن کہاں سے آتے۔ اس لیے میں ورنے نے ایک فریڈر کہا، جس سے انجن پہلے سے زیادہ کام کرے فروری ۱۹۶۶ء تک مال گاڑی کا ڈیزل انجن وسط روزانہ ۲۹۴ کو میٹر لے کر لیتا تھا۔ گویا پہلے سڑے ۹۰ کو میٹر زیادہ۔

میں والوں نے ڈیزیز انجکشن سے زیادہ خدمت کس طرح لی۔ یہ بالکل ہی آسان بات ہے۔ ہمارے شمال مشرقی علاقے میں عام طور پر پیل کا جل اکہری پھوڑی ہی کا ہے۔ جب آپ شکل لائی ہو گا وہی مختلف سمت میں چل رہے ہوں تو دیوانی اسٹیشن پر کراس کرنا ہی پڑے گا۔ یہ اسی طرح کی بات ہے جس طرح پہلاڑی پر مثلاً ہمدی کو تھک کو جانے والی سڑک کی بات ہے جس پر شاید آپ نے سفر کیا ہو۔ سڑک راستہ ہونے کی وجہ سے دو گاڑیاں اس پاس سے گزر نہیں سکتیں۔ ایسی حالت میں اگر جانے والی سب گاڑیاں ایک گیٹ پر روک لی جاتی ہیں۔ جب تک کہ نیچے آئے والی گاڑیاں جمع نہ ہو جائیں۔ اسی وجہ سے مختلف سمتوں میں آئے والی گاڑیاں بھی درمیانی اسٹیشن پر کراس کریں کیونکہ اگر آپ نہیں ہوگا تو پھر نہ ہو سڑک، نہ رک راستہ تو بند ہو جائے گا۔

اس لیے شکل لائن پر گاڑیوں کی تعداد بڑھاتے ہوئے آپ کو احتیاط کرنا ضروری

ہے۔ جتنی زیادہ گاڑیاں ہوں گی اتنی ہی کڑنگ میں دیر گئے کی جلدی ایک ایسی صورت حال پیدا ہو جائے گی کہ ایک گاڑی کا اضافہ کر کے تمام گاڑیوں کو کی آمد و رفت تک جاسے گی۔ یہ اس لیے ہوتا ہے کہ دوسری گاڑیوں کو راستہ دینے کے لیے بہت سی گاڑیوں کو روکنا پڑتا ہے اور صرف چند گاڑیوں ہی پہنچتی ہیں۔ لائن پر اس قدر گاڑیوں کی بھیڑ ہو جاتی ہے کہ پہلے سے بھی کم سامان لے جایا جاسکتا ہے۔ شمال مشرقی علاقے کی مشکل لائن پر ہندوستان اور پاکستان کی درمیانی کے وقت اتنی ہی گاڑیاں چلتی تھیں جتنی اس پر لیگن تھیں۔ اگر گاڑیوں میں اضافہ کیسیا جاتا تو گاڑیوں کا جمع ہونا ہی بڑھتا، چلتا نہیں۔ اس معیشت سے نجات پانے کے لیے ایک صحت راستہ بتا یعنی گاڑیوں کی تعداد میں اضافہ کیے بغیر زیادہ سامان کس طرح لے جایا جاسے۔ گاڑیوں کی تعداد چھانسنے کی بجائے دو مسافر گاڑیوں کو جوڑ دیا جاتا اور وہ ایک صحت کی حیثیت سے چلتیں۔ اس طرح گاڑیوں کی بھیڑ بھڑ نہ ہوتی۔ بلکہ اس طریقہ سے زیادہ سامان لے جایا جاتا تھیں ہو گیا۔

میشین گینج دیگنوں کو اس طرح کم کر کے زیادہ سامان ڈھونڈنے کے زیادہ مواقع پیدا کیے گئے۔ ڈھانڈا کروڑ روپے کی مالیت کے دو ہزار میشر گینج کے ڈبل شمال مشرقی سرحدی ریلوے سے لے کر دوسری ریلوں کو دے دے وچے گئے۔ اس طرح دوسرے علاقوں میں آمد پیداوار بڑھ گئی۔ مثال کے طور پر بہت سے ڈھول کو مضمینی علاقے میں کانڈل کی بندرگاہ پر انارج لانے اور لے جانے کے لیے استعمال کیا گیا۔





ریلیں اور حفاظت

انجینئریں اور ریل گاڑیاں ہر سال کے اس ڈیڑھ گھنٹے، ہفتائی زمانے میں ایک گاڑی کے افتتاح کے موقع پر افتتاح کرنے والی برگزیہ ہستی کو گاڑی کے نیچے لے یا جس سے ان کی موت ہو گئی تھی۔ ۱۵ ستمبر ۱۸۳۰ کے اس نفوس دان کو ولیم ہنسن جو برطانوی کابینہ کے وزیر تھے اس طرح ہلک ہوئے۔ اس کے بعد ریلوں کا سب سے مخموم وزن ساری دنیا میں حفاظت رہا ہے۔ حفاظت پہلے، حفاظت بعد میں اور حفاظت ہمیشہ ریلوں کی ۴۰ سال کی زندگی میں ان کا نونو یا نصب العین رہا ہے۔

گاڑیوں کے چلنے کے تابوہوٹ ہلک سسٹم کی تفصیل پہلے آگئی ہے، اس سے ریلوں پر حفاظتی عملیہ کا پتہ چلتا ہے۔ یہاں تاہم یہ ہے۔ ریلوے ریل کے دو اسٹیشنوں کے درمیان سے ہر سورت ایک گاڑی ہوگی۔ وہ آگے پیچھے اسٹیشنوں کے صریحات ان پر ہر ایک وقت ایک سے زیادہ گاڑی نہیں رہ سکتی ہے اسٹیشن و سے اسٹیشن ب کو جانے والی گاڑی کے لیے لازم ہے کہ وہ اسٹیشن ب سے اجازت حاصل کرے لے فانی کیونکہ یہی، اسی طرح اسٹیشن ب سے گاڑی اسی صورت میں روانہ

ہو سکتی ہے کہ قطعی اور واقعی قطعی طور پر لائن کبیر مل چکی ہو۔ لائن کبیر اس بات کی تصدیق ہے کہ دونوں اسٹیشنوں کے درمیان لائن صاف ہے اور دوسرے اسٹیشن تک پہنچنے کی اجازت مل گئی ہے۔ اس اجازت کے دینے کی ذمہ داری اس اسٹیشن ماسٹر پر ہے جس کے اسٹیشن پر گاڑی آرہی ہے۔

اسی طرح کی حفاظت تھامپسن گاڑی کے اسٹیشن پر پہنچنے کے وقت کے لیے ہیں۔ ریل کے لیے جب دوسری لائن کا اسٹیشن ہے، اسٹیشن ڈکوالن کبیر دینے کے بعد اسٹیشن جاکر اسٹیشن میں گاڑی کو داخل ہونے کی اجازت دینے کے لیے بہت ہی اہم قیامیں لازم ہیں۔ اسٹیشن میں داخلہ، داخلے کے سگنوں کے تحت چلتا ہے اور ہر دفعی پر دیکھ سگنوں کا کنٹرول رہتا ہے۔ گاڑی کے ڈرائیور کو ان میں سے ہر ایک سگن کی تعمیل کرنی ہوتی ہے۔ اسٹیشن کے سگنوں کو اسٹیشن ماسٹر ڈرائیور کو بتاتا ہے کہ گاڑی کیا طرز عمل اختیار کرے اگر وہ چاہتا ہے کہ گاڑی اسٹیشن سے بے روک ٹوک بغیر رکنار لم کیے نکل جائے اور اگر میں لائن میں کسی رکاوٹ کے صاف ہے تو وہ داخلہ اور دھاتی کے تمام سگن گزادے گا۔ اور گاڑی کو "رن تھرو" run through کی اجازت دے دے گا۔

کسی اسٹیشن پر سگن گزاتے وقت حفاظت کے لیے ایک ضروری احتیاط یہ ہے کہ ریڈیو وٹن صرف اگلے سگن تک صاف اور خالی ہے بلکہ اس کے آگے بھی کچھ فاصلے تک صاف ہے۔ مثال کے طور پر اگر ایک اسٹیشن کے چار داخلے کے اور دھاتی کے سگن S₁, S₂, S₃ اور S₄ ہیں۔ سگن S₁ کو بھی چنے کیا جاسکتا ہے اگر لائن صرف سگن S₂ اور S₃ کے درمیان صاف ہے بلکہ سگن S₄ اور S₅ کے درمیان بھی صاف ہے۔ S₄ اور S₅ کے



درمیان فاصلے کو خطرے سے باہر کا اطمینان بخش دیتے ہیں۔ حفاظت کی اس احتیاط کا مطلب یہ ہے کہ گاڑی اور کسی رکاوٹ کے درمیان کم از کم دو سگنوں کا قائل ہونا چاہیے۔ اگر لائن پر S₁ اور S₂ کے درمیان کوئی چیز ہو تو S₃ اور S₄ دونوں خطرے میں ہوں گے۔ فرض کیجیے کہ S₃ کو گزادیں صاف اس خیال سے کہ S₄ تک لائن صاف ہے تو ڈرائیور S₄ پر ہی رکنے لگا کیونکہ اس کے

رکاوٹ ہوگی۔ اگر وہ ایسا کرے تو بہت لمبی بات ہے۔ لیکن اگر وہ ۱۰ پر اوجھڑنے کے ٹک نہ سکے تو گاڑی حادثے کا شکار ہو جائے گی۔ یہی وجہ ہے کہ ۱۰ کو بھی گنا نہیں جاتا۔ حالانکہ رکاوٹ ۱۰ کے بعد ہے۔ مزید حفاظت کے لیے ریڈسے کے خارجے کے مطابق ۱۰ کو ۱۰ تک لائن صاف ہوتے ہوئے بھی گزرا نہیں جاسکتا بلکہ ۱۰ تک صاف ہونا چاہیے۔ ریلوں میں حفاظت کے موقوفات پر جس بات کو انسانی گڑھی یا ناکامی کہا جاتا ہے ۱۰ نمبر اس کے خلاف ایک مضبوط حفاظتی اقدام ہے۔

بعض غیر ملکی ممبرین نے ہندوستانی ریڈسے کی اس دائرہ حفاظتی اقدامات پر کڑی تنقید کی ہے۔ ان کا کہنا ہے کہ چونکہ ۱۰ شکل پر خطے کا نشان ہونے کی صورت میں ڈرائیور کا وہی رنگا ضروری ہے۔ اس لیے شکل ۱۰ پر خطے کا نشان کیوں لگا دیا جاتا ہے۔ اس کا جواب یہ ہے کہ ہم ابھی تک کسی واحد شخص پر حفاظتی تدابیر پر کاربند ہوئے کالیشن نہیں کر سکتے۔ زیادہ تر ترقی یافتہ ملکوں کے لوگ مٹاپوں کے پورے پا بند ہوتے ہیں۔ ان کے پاس ۱۰ دیکھنے کے لیے زیادہ وقت ہوتا ہے کہ اگر ہر شخص اپنی جگہ پر ملز کردہ خارجے کی پوری بندی کرتا ہے تو اس سے پورے سانچ کو قائم ہوتا ہے۔ کسی سانچ کی صنعتی ترقی، جسی ہوتا ہے جب اس کا ہر فرد اپنے فرائض پورے کرے۔ ہمارے ملک میں ہمیشہ ایک آدمی کے کام کو دیکھنے کے لیے ایک دوسرے آدمی کی ضرورت ماتی ہے۔

اگر ہندوستانی ریلوں کو دائرہ حفاظتی تدابیر کرنے کی ضرورت نہ پڑے تو ان کی خدمات خطرے سے بری اور کم تر ہو جائیں۔ تفصیل نمبر ۱ سے ظاہر ہوگا کہ ہندوستانی ریلوں دوسرے ملکوں کی بہت کم قدر کم خرچ اور محفوظ ہیں۔ پہلے خانے میں گاڑیوں کے دس لاکھ کو سیشہ پھلنے کے مقابلے میں

مادروں کی تعداد وہی تھی ہے دوسرے خانے میں فی کلومیٹر اوسط گراہ درج ہے اور تیسرے میں ایک ٹن سامان کو ایک کلومیٹر تک کے جائے کا گریہ صفا ہے۔ برطانوی ریلوں کے مقابلے میں ہندوستانی ریلوں کے سامان اور سامان کے کالے تین چار گنا کم ہیں جب کہ مادروں کی تعداد دو گنی کے قریب ہے۔

جدول ۳

مادروں کی تعداد سامان کا گریہ سامان کا گریہ
راں گاڑی

گاڑی کے دس لاکھ کلومیٹر ہندوستان میں سامان
مسافر ریلوں اور پورے کرانے فی ساؤتھ ایک گراہ ایک لکھ
سے ترقی کے حادثات کو پورے کے ہے۔ ایک کلومیٹر تک

۱- ہندوستانی ڈیپ	۲۶۳۴	۶۶۲۶ (۶۵-۶۸)	۶۶۲۶
۲- جاپانی قومی ریلوے	۳۵۵۲	۲۶۱۵ (۶۵-۶۸)	۲۶۱۵
۳- کنشیرین قومی ریلوے	۳۵۶۵	۱۱۶۶۰ (۶۵-۶۸)	۱۱۶۶۰
۴- کینٹرین پیپٹیک ریلوے	۲۵۶۵	۱۳۶۲۳ (۶۵-۶۸)	۱۳۶۲۳
۵- برٹش قومی ریلوے	۱۵۵۱	۱۱۶۶۵ (۶۵-۶۸)	۱۱۶۶۵
۶- برطانوی ریلوں	۱۰۰۴	۱۵۶۶۶ (۶۵-۶۸)	۱۵۶۶۶
۷- فرانسیسی قومی ریلوں	۵۵۶۶	۱۵۶۶۶ (۶۵-۶۸)	۱۵۶۶۶
۸- برائیس کوس ۱ بل روڈ	—	۱۵۶۶۶ (۶۵-۶۸)	۱۵۶۶۶

اگر تم کسی ریلوے عزم کے رشتہ دار نہیں ہو تو ریلوے سے تمہارا تعلق گاہ ہوگا اور تمہیں ایسا ہی سمجھنا پڑے گا۔ یہاں اس وقت ہوگا جب تم ملک کی کسی کھیتی سے ملک خریدو گے یا مارا کے پیسے گاڑی پر سوار ہو گے یا کسی پائل آفس سے جہازوں کی ٹوکی کا پارسل پہنچانے جاؤ گے یا اس سفر کے لیے کسی درخواست دینے جاؤ گے جو تم کو گمراہ کرے۔ یہ کہے ممکن ہے کہ تمہاری بات کو دہرا کر کے بچے کوئی دہوکا دے گا کہ وہاں ضرور ہے یا بعض اوقات ایسا کہ کسی ہو جاتا ہے کہ کوئی دھوکا تمہاری شکایت سن کر اس کو دفتر کو بھجوا دے۔ اس کا مختصر جواب یہ ہے کہ ریلوے کی پشت پر کام کرنے والوں کا ایک بہت بڑا ادارہ ہے۔

کے صرف ایک ہی جزو سے بننے والے ایٹوم کے اوارے سے اس کے کام کرنے والے
اجزاء بالکل ہند سے ہوتے ہیں۔

دیوے کے اندر بہت سے مختلف کام کرنا دیکھتے ہیں۔ لیکن ہر ایک کی ساخت
مختلف ہے، ہونی ہے۔ ایک غریب کی طرح نظر آتے ہیں۔ لیکن اور پر ایک نقطہ ہے جو بچنے
کو چھوڑتا ہوتا، ہوتا لیکن بچنے کی ایک بہت ہی چھوڑا قاعدہ بن گیا ہے۔ جب بچنے کی سطح پر ایک
ہزار آدمی کام کرتے ہیں جن کے کام کی اور کے ایک سادہ مگر کرتے ہیں۔
جن کو اور دس آدمی ہدایت دیتے ہیں اور جو آخر میں ایک آدمی کی رہنمائی میں کام
کرتے ہیں کہ حقیقت میں وہ ایک غریب کی شکل میں جاتے ہیں۔ آدمیوں کا قاعدہ اور
کے سو آدمیوں اور دس آدمیوں کی دو تہوں سے تپا ہوتا جاتا ہے۔ ایسا ادارہ ایک
غریبی ادارہ کہلاتا ہے۔

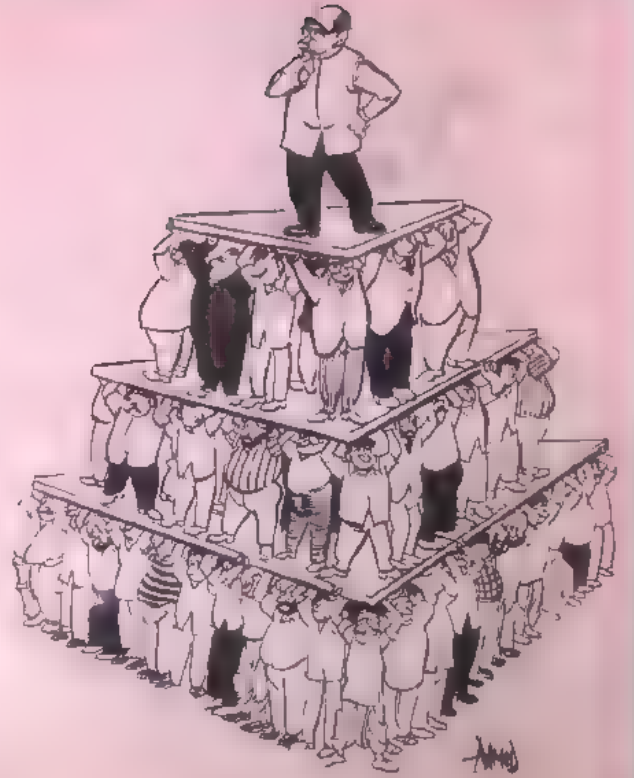
یہ سب میں کام کرنے کی بنیادی جگہ ایک اسپیشلٹن ہے۔ اسپیشلٹن کی ساخت جسم خروئی، نازک کی ہوتی ہے۔ اوپر تو اسپیشلٹن ماسٹر ہوتا ہے اور نیچے مختلف قسم کے کام کرنے والے جیسے کائے، وٹہ جو کاٹتا ہے، پریس، ایمپریس، ٹوٹل کے پمپ چلانے والے اور بلیک کلرک جو کھٹ پچھتے ہیں۔

ایشن کا بڑا کام یہ ہے کہ ریبلے کا استعمال کرنے والے عام لوگوں کی ضروریات کو پورا کرے۔ لیکن ایشن کے علاوہ ریبلے کے اور بھی حصے ہیں جن کے کام مختلف ہیں۔ مثلاً کوکوشیڈ، چھابڑیں اور وین، ڈپ، انجینرنگ اور ٹائل ورکشاپ۔ یہ ریبلے کی اور دنی فہرست اپنے خاص طریقہ ہائے کار سے کرتے ہیں۔ مثال کے طور پر ٹائل ورکشاپ میں سنگوں کی مرمت اور نگہداشت کا کام، ٹوناہے، ایشن، کوکوشیڈ اور ڈپ دھڑو مقامی ضرورت کے لیے ہیں۔

لیکن ایک خاص علاقے میں ایسے کئی ایوان ہیں جہاں سے ہوتے ہوئے ہیں جن سے
ڈویژن کا نظام مفروضی بننا ہے۔ ڈویژن کے اس نظام میں ہونے والے کسی بھی
ورک شاپ، ورگن، ڈپو آجائے ہیں۔ ڈویژن کا مفروضہ دو یا تین متواتر چوں سے
سے ادھر کر اپنے آخری نقطے یعنی ڈویژن سپرنٹنڈنٹ کی طرف پتلا ہوتا جاتا ہے۔
ڈویژن سپرنٹنڈنٹ ساری ڈویژن کا انتظام کرتا ہے۔

چند ڈویژن مل کر ایک زون بننا ہے جو اسی طرح ادھر کی طرف پتلا مفروض
بننا جاتا ہے اور جیل مینجر ہر جاکر ختم ہوتا ہے۔ اس طرح کے ۹ زون مفروض ہیں

ایک ریفرنس ورک شاپ



جی سے ہندوستانی ریوں کا نظام مکمل ہوتا ہے نیچے کے جدول (Table II.) میں ان کے کچھ خاص پہلو دکھائے گئے ہیں۔

جدول ۳

علاقہ تائب رہیوے، فلاحیہ کے خاص پتھر

[illegible]

نو علاقائی ریوس نظام ہندوستانی ریوس کا حرف آخر میں۔ دراورچی بڑے محکمے
دس ریوس جو کہ علاقائی ریوس نظام کی صوبوں کے ہیں۔ ایک نو ہے سپر

५९

ایڈیٹر ڈاکٹر درستیہ، ڈاکٹر آفتاب (پیشہ)، ڈاکٹر (ایس۔ او) جہاں تحقیق کا کام کیا جاتا ہے دوسرا وہ ادارہ ہے جہاں انہیں اور دین کے ذریعے بنے ہیں۔

ریلوں کے تین اہم جزائیں انھیں مسافروں کے ڈبنے، مال گاڑنے کی دھنیں ان
 دہانے سے بارگوشہ انڈسٹری سے تو صرف وہیں کی نہ سکتی ہیں، انہی دو ڈبنے تو جیسے
 کو خود بننے پڑتے ہیں، اس کے لیے ریلوے نے دو دھار سے قائل کیے ہیں، ایک یہ تین
 کے مقام پر اردو سڑک کی میں پہلے دلی چتر گئی، لاکو موٹر دس کی ایک شہر کے ایجن
 تیار کرتا ہے۔ دوسرا بنام ڈیل لاکو موٹر دس کی دلی انجن بناتا ہے۔ دلی کے ڈبنے
 ٹیکسٹائل گریج ٹیکسٹری ملز میں بناتے جاتے ہیں، سامان بنانے کے ان میلوں کارخانوں
 کی خاص تفصیلات جدول چار میں درج ہیں۔

چندوں کو

کاروبار کا نام	۷۵ لکھ تیار ہونے پر درآمد	۶۸ ۹۹ لکھ تک سالانہ	طراری کی درآمد
پٹرول کو کوئلہ ڈھکس	فوجیہ ۱۹۵۰	آئینہ شیشی ۳	۳۰۰۰
		لیٹرک بکس ۱۰	
		ڈینر شہر ۲	
		نو غرض ۱	
		تاجیو ڈبے ۹۴۲	۵۳۰
شیرب کچا فیٹی بندس	اکتوبر ۵۵۵	تیریل شین ۶۶	۵۷۰
تیریل کو کوئلہ ڈھکس	جنوری ۱۹۹۴		
درانی			

ان تینوں کارخانوں کا نظام بھی سچے سے وپر محدودی مماثلت رکھتا ہے۔

ہرک شاپ میں کام کرنے والے ہوتے ہیں اور ان کے ادھر تنہا منزل نہیں ہوتا ہے۔ تنہا اس لیے کہ ٹرولی نظام میں ٹرولر کے ادھر کے نقطہ پر صرف ایک آدمی ہی کی گنجائش ہوتی ہے۔

دیہہ اینڈ ڈیزائن ایڈسٹریچر ڈیزائنیشن میں ریلوں کے لیے تحقیق کا کام کیا جاتا ہے ہر خطہ کو ہڈ کرنے کے لیے تحقیق کرنے والے کو مالی منتفی ترقی کی ہر بات سے واقف ہونا ضروری ہے۔ اس لیے گر ڈی۔ ایس۔ او کا کام نہایت سخت اور صبر گزارنا ہے۔

اگر تم نو علاقائی ریلوں اور تین سامان سازی کے کارخانوں اور آر ڈی۔ ایس۔ او کی بنا پر ایک ٹرولر بناؤ جس کا نقطہ آخر ریلوے کا یونین منسٹر ہو تو یہ ریلوے نظام کا آخری مینار ہوگا۔ ریلوے منسٹر کی مدد ایک منسٹر اسسٹنٹ اور ایک ڈپٹی منسٹر کرتے ہیں۔ وہ پارلیمنٹ کے سامنے ریلوے کے سارے انتظام کا ذمہ دار یا جواب دہ ہے۔ وہ اس ذمہ داری کو ریلوے بورڈ کے ذریعہ ادا کرتا ہے۔ ریلوے بورڈ نظم و نسق اور تکنیکل شراکتی کے لیے ریلوے کا سب سے بڑا انتظامیہ اولہ ہے۔



ریلوے میں جادوگری

تمہیں معلوم ہوگا کہ ریلوے کو روزانہ غریب مسافروں کی آمدنی سے نہیں بلکہ بار برداری سے ملتا ہے۔ اس کے بار بھو و مقبوض ہونے کے لیے ان میں کچھ نہ کچھ کشش ہونا ضروری ہے۔ بعض گاڑیوں کو ضرورت سے زیادہ آرام دہ سفر کی رعایتیں دے کر ایسا کیا جاتا ہے کہ پاس سال پہنچے جب ریلوں کا شاپ تھا کچھ گاڑیوں میں پڑھنے کی کرسیاں مشہور و معروف ہیں کہ چنر جو سفر میں انتہائی آرام دہ تھیں، لگائی جاتی تھیں۔ ان کے ڈیزائن کرنے والے جارج پیل میں کوڈن ناقوامی شہرت ملی اور آج دنیا کی بیس زبانوں کے لغت میں لفظ ہیں "ایک اسم ہے جس کے معنی ہیں زمین پر سفر میں جھنڈ، آرام اور حفاظت۔"

ایئر لینڈ فیشن اور عیش کا مہموم دنیا میں بدلنا رہتا ہے۔ پہلی مین ٹروس سے جو مسافر فائدہ اٹھاتے تھے، جیت ہوائی جہازوں کے زمانے میں وہ اسے کب پسند کر سکتے ہیں۔ وہ زمانہ بدل گیا کہ آہستہ سفری کا تھا جب لوگ یا ٹرولر کے لیے سفر کرتے تھے۔ وہ انہیں کافی فرصت بھی ہوتی تھی۔ لیکن آج کل مسافر اپنی منزل پر پہنچنے کے لیے بہت بے جلتاب ہو جاتا ہے۔ کچھ خوش حال ملکوں سے ریلوں میں کشش پیدا کرنے کے لیے آرام

اور جیش کے علاوہ رفتار میں اضافہ کر دیا ہے۔ ابتدا میں بہت زیادہ خرچ کے وجود میں ملے ہوئے سفر کا مقابلہ کرنے کے لیے حمایت ہی تیز گاڑیاں چلائی گئیں۔

رفتار سے پرکشش اور سرکار گاڑیوں میں سب سے تیز چالانی گاڑیاں ہیں۔ جن میں ہنگامی اکسپریس بھی شامل ہے۔ یہ دنیا بھر میں سب سے تیز ہے اور اس کا عوامی نام گولی گاڑی یعنی گولی کی طرح تیز چلنے والی گاڑی ہے۔ نیو ٹو کیڈر لائن پر گولی گاڑی زیادہ سے زیادہ ۲۱۰ کلومیٹر فی گھنٹہ کی رفتار سے چلتی ہے۔ یعنی اوسا کا اور ٹوکیو کا ۵۱۵ کلومیٹر کا درمیانی فاصلہ تین گھنٹے دس منٹ میں طے کرتی ہے۔ یہ حالت آرام دہ اور دباؤ میں جوتی ہے تاکہ مسافروں میں کپ کے کان جھک جھک نہ کریں۔

نیو ٹو کیڈر لائن شروع سے ہی زیادہ رفتار کی گاڑیوں کے قابل بنائی گئی ہے اس کے خاص قسم کی گاڑیاں چل سکتی ہیں اور جدید ترین تکنیکوں کا انتظام اور کنٹرول کا طریقہ کار ہے اس پر البتہ بہت زیادہ خرچ کیا جاپان نیشنل ریلوے نے ۵۱۵ کلومیٹر لمبی لائن پر ۶۴۵ کروڑ روپیہ صرف کی تھا اس جگہ سے ریل روڈ راستہ کے ایک کلومیٹر پر ۱۲۳ کروڑ روپیہ خرچ کیا۔ اس کے مقابلے میں ہندوستان میں کل ۶۰۰۰۰ کلومیٹر لمبی ریل روڈ پر کل ۳۰۰۰ کروڑ روپیہ خرچ کیا ہے۔ اس طرح ایک کلومیٹر روڈ پر اوسط خرچ صرف پانچ لاکھ روپیہ ہے۔ دوسرے الفاظ میں نیو ٹو کیڈر لائن کے ایک کلومیٹر راستے پر ہندوستانی ریلوے کے لئے یہی راستے کی پیمائش ۶۶ گنا خرچ آتا ہے۔

ہندوستانی ریل میں محدود سرمایہ کی وجہ سے ہنگامی اکسپریس لائنیں چلا سکتیں لیکن موجودہ تجربے، تکنیک اور سائنس سے ناکام خرچ سے جنوں نے بڑی کامیابی حاصل کی ہے اور اتنی رفتار تک پہنچ گئی ہیں جو ریل میں شروع ہونے کے وقت خواب و خیال میں بھی نہیں

تھی۔ اچھی نگہداشت اور خرچ میں کسی قسم کے اضافے کے بغیر لائن میں اصلاح کرنے کی تحریک ۱۹۶۷ میں ساؤتھ ایشیائی ریلوے میں ہوئی۔ ایک سال کے اندر دہلی سے ممبئی لائن کی رفتار ۱۰۰ کلومیٹر فی گھنٹہ سے ۱۲۰ کلومیٹر فی گھنٹہ کی رفتار کا رکارڈ ٹوٹ گیا اس سے پہلے براڈ گج یعنی بڑی لائن پر یہ رفتار کی انتہا تھی۔ اس سے ساتھ ایشیائی ریلوے ماہ فروری ۱۹۶۸ میں اس قابل ہو گئی کہ ہندوستانی ریلوے میں سب سے زیادہ تیز گاڑیاں چلا سکے۔



یہ تجربہ کار گاڑیاں زیادہ سے زیادہ ۱۲۸ کلومیٹر فی گھنٹہ کی رفتار سے چلیں۔ انہوں نے
 ہونڈہ ورناک پاور کاوریج ۱۳۱ کلومیٹر کا فاصلہ ۱۲۵۰ گھنٹوں میں طے کیا جبکہ بہت سی
 میل کو اس سیکشن میں سب سے زیادہ گاڑی تھی یہ سفر ۲۰ گھنٹے میں پورا کرتی تھی۔ ان تجربوں
 سے پہلی بار ثابت ہو گیا۔ بڑی لانگ لی برڈسٹریج کی مین لانگ پر جیسر مزید خرچ کیے
 ۱۰۰ کلومیٹر فی گھنٹہ کی رفتار سے بھی تیز گاڑیاں چلائی جاسکتی ہے۔

ریل تیز ترین ٹھوڑی ہلکا سی کہہ سکتے ہیں



ریل دھاتی آئسپرک

اس تجربے کی روشنی میں یہ فیصلہ کیا کہ ہونہ
اور دلی کا درمیان راستہ مضبوط کیا جائے تاکہ اس سفر کی
راستہ پر ایک زیادہ تیز گاڑی راج دھانی اکھریا
چلائی جاسکے۔ یہ ڈی گس گاڑی یکم مارچ ۱۹۵۶
کو جاری ہوئی۔

راج دھانی اکھریا دریا سے دھبے کی تیز
رفتار یعنی ۱۲۰ کلومیٹر فی گھنٹہ کی رفتار سے چلتی ہے
اور ۵۴ میل کا فاصلہ ۱۱ گھنٹہ ۲۰ منٹ میں طے
کرتی ہے۔ اس سے دو دنوں پرے شہروں کے
درمیان سفر میں چھ گھنٹہ کی بچت ہوتی ہے۔
سگنلوں اور ریجسٹ لائن پر کوئی مزید خرچہ کیے
بغیر ہندوستانی ریلوں سے اپنی رفتار میں ۲۰
فی صد کا اضافہ کر لیا ہے۔

ہندوستان میں پہلی ریل گاڑی ۲۲ کلو
میٹر کے سفر پر بھری بندر دہلی سے تھانہ
تک اپریل ۱۸۵۳ میں چلی تھی۔ اس زمانے
سے اب تک ہندوستانی ریلوں ملک کا سب
سے بڑا کاروباری قومی ادارہ ہیں۔
ریلین صحت آمدورفت کا پاکہ میں



ہندوستان میں پہلی ریل گاڑی

اپنے پیچھے ہونے والے سے ادھر ادھر جانے لگی ڈریج نہیں، جن سے سافٹ کک کے
دور دراز حصوں میں جاسکتا ہے۔ بلکہ انہوں نے ملک کی اقتصادی ترقی میں بڑی مدد دی
ہے اور ملک میں محظوم رکنے والا سب سے بڑا ادارہ ہے۔

دو ہرانی بیاریاں

ہماری ریلوں کے بڑے راستوں پر زیادہ تر مسافروں اور سامان کی آمدورفت لگاتار دن رات ہوتی رہتی ہے۔ ان میں سے بعض راستوں مثلاً گراٹر کارڈ سیکشن آف ایڈیشن ریلز پر تو اتنا ٹریفک ہوتا ہے جتنا ممکن ہو سکتا ہے۔ ان پر کام ان کی طاقت کی آخری حدوں کو چھوتا ہے۔ جس کام پر پوری طاقت صرف ہو رہی ہے، اس میں اگر ایک منٹ کے لیے یا ہر سے عمل آئے تو اس کام کا پورا توازن بگڑ جاتا ہے۔ ایسے حالات معمولی وجہ کے معمولی اثرات سے پیدا نہیں ہوتے بلکہ بعض اوقات تباہ کن انگیز ہو جاتے ہیں۔ اس کی وجہ یہ ہے کہ نہایت سختی سے ضبط میں آیا مواد انتظام کبھی کبھی معمولی عمل سے مصیبت انگیز رد عمل کے ایک سلسلے کا شکار ہو جاتا ہے۔

تم نے وہ کہانی تو سنی ہوگی کہ کس طرح ایک ناخن نہ ہونے سے ایک سلطنت جاتی رہی ناخن کے نہ ہونے سے ایک گھوڑا جاتا رہا۔ گھوڑے کے نہ ہونے سے سوار جاتا رہا۔ سوار کے نہ ہونے سے زروائی جاتی رہی۔ چار گھوڑے،

زروائی کے جانے سے سلطنت جاتی رہی۔ اور ناخن کے نہ ہونے سے سب کچھ جاتا رہا اس طرح کی مصیبتیں روز کسی نہ کسی معمولی غلطی سے ہر روز جاتی رہتی ہیں۔ کیا تم نے انہیں دیکھا کہ کسی عام راستے پر کسی چھوٹی سی کار کے بگڑ جانے سے ہی آمدورفت اتنی رُک جاتی ہے کہ گھنٹوں میں راستہ صاف ہوتا ہے۔ ہمارے بڑے بڑے راستوں پر بھی یہی صورت حال ہے معمولی سی دغل انگیزی سے ریلیں رُک جاتی ہیں اور کوئی حرکت نہیں ہوتی۔



کئی قسم کی دخل اندازی تو ایسی ہوتی ہے جن کا مقابلہ خود ریلوں کا ادارہ کر سکتا ہے۔ اس سے قبل کچھ حفاظتی احتیاطیں بیان کی جا چکی ہیں جو ریلوے کے کامیوں کی غلطیوں سے (مکانی حادثوں کے خوف مند کرتی ہیں لیکن اور دخل اندازی بھی ہیں جو زیادہ سخت ہیں یہ ہیں ملک دشمن عناصر کی جان بوجھ کر فتنہ انگیزیوں، جان بوجھ کر کی جانے والی این دخل اندازیوں کے خلاف سب سے بڑی حفاظت یہی ہے کہ عوام کو اس بات کا احساس کرایا جائے کہ اس قسم کی غلطیوں یا فتنوں سے قوم کو کتنا نقصان ہو سکتا ہے۔

میں چاہتا ہوں کہ ریلوے کے کام میں قولا و فواہ کی دخل اندازی کے متعلق یہ چاروں کو یہ کتنا بڑا



ظلیلیہ صاحب Mr Parasite کو بے شک مفر کرنے والے اور خطرے کی زنگین رکھنے والے ہیں جو اپنے آپ کو سماج سے بالک سمجھتے ہیں۔ لیٹرے صاحب Mr Predator وہ ہیں جو ریلوں کے سامان کو اپنے لیے چراتے ہیں۔ ظلیلیہ صاحب اور لیٹرے صاحب کو سماج کو اپنی جیب سے دیتا ہے۔ سماج ان کا حصہ اور ان کے ریلوے سروس کے خرچ میں اعتماد کرنا ہے درندہ اور سستا ہو۔ دوسرے الفاظ میں یہ دونوں قوم کے خرچ پر پھولتے پھکتے ہیں جس میں تم بھی شامل ہو اور میں بھی، اگر تم کسی جدید لغات میں اس کے معنی دیکھو تو تمہیں پتہ چلے گا کہ یہ ایک ایسا جانور ہے کہ جو اپنے ماحول پر پڑتا ہے۔ اس لیے دوسروں کے لیے ایک سہ ہووگی اور فٹا داسے۔ ظلیلیہ صاحب اور لیٹرے صاحب سماج کا کتا کر پھولتے پھکتے ہیں اس لیے یہ Parasite کے سوا اور کچھ نہیں۔

اب وہی کہ نہیں معلوم ہو کہ یہ لوگ کتنے تکلیف دہ ہیں مجھے امید ہے کہ تم اپنے اس علم کو دور دور تک پھیلاؤ گے۔ اگر عوام میں سے ہر شخص اس طرح کی مداخلت کو روکنے کی کوشش کرے تو ریلوں کا خرچ کم، ملک کی حالت بہتر ہو جائے گی۔



ٹیلی صاحب Mr Parake توبہ ٹکٹ سفر کرنے والے اور خطرے کی زنجیر کھینچنے والے ہیں جو اپنے آپ کو سہل سے ہالک سمجھتے ہیں۔ لیٹرے صاحب Mr Producer وہ ہیں جو دیوں کے ماہان کو اپنے لیے چرتے ہیں۔ ٹیلی صاحب اور لیٹرے صاحب کو سہل لپٹا میپ سے دیتا ہے۔ سہل ان کا حقہ ادا کر کے میپ سے سروس کے خرچ میں اضافہ کرتا ہے ورنہ وہ اور مستند ہو۔ دوسرے الفاظ میں وہ دونوں قوم کے خرچ پر پھرتے پھرتے ہیں (جس میں تم بھی شامل ہو اور میں بھی) اگر تم کسی جدید لغات میں Post کے معنی دیکھو تو تمہیں پتہ چلے گا کہ یہ ایک ایسا ہاؤس ہے کہ جو اپنے ماحول پر پڑا ہے۔ اس لیے دوسروں کے لیے ایک سہ ہووگی اور ڈرا جائے۔ ٹیلی صاحب اور لیٹرے صاحب سہل کا کھاکر پھولے پھلتے ہیں اس لیے یہ Post کے سوا اور کچھ نہیں۔

اب جب کہ ہمیں معلوم ہو کہ یہ لوگ کتنے تکلیف دہ ہیں مجھے امید ہے کہ تم اپنے اس علم کو دور دور تک پھیلاؤ گے مگر غلام میں سے ہر شخص اس طرح کی مداخلت کو روکنے کی کوشش کرے تو دیوں کا خرچ کم رہے گا کی حالت بہتر ہو جائے گی۔

